EN GUARDIA

AÑO 2 Para la defensa de las Américas No. 4

SOLDADO NORTEAMERICANO COMPLETAMENTE ARMADO Y EQUIPADO PARA EL COMBATE





Artilleros antiaéreos entrando rápidamente en acción, a bordo de un buque de guerra norteamericano en el Pacífico.

PODERÍO NAVAL Y AÉREO

SE ACENTÚA DEFINITIVAMENTE LA SUPERIORIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS

LAS Naciones Unidas están adquiriendo superioridad absoluta en el aire y en los mares al emprender la fase inicial de la campaña que ha de libertar a las extensas regiones sometidas ahora a la dominación nazista en varias partes del mundo.

En los feroces combates nocturnos de las islas Salomón, en la continuada lucha que mantiene expeditas las líneas de comunicación para efectuar movimientos de tropas y convoyes de abastecimientos hasta una docena de diseminados frentes, en los combates aéreos a 9,000 metros de altura sobre dichos frentes, y en las incursiones de los submarinos contra el tráfico marítimo del enemigo, las Naciones Unidas están desgastando, cada vez más, el poder aéreo y marítimo del Eje. De las fábricas de aviación y de los astilleros salen sin cesar los aeroplanos y los buques que han de asestar golpes cada vez más duros, preparando el camino para los ataques en masa que ejecutarán las tropas terrestres en la Europa Occidental y en Asia.

Son de esperar muchos reveses ocasionales en el camino de la Victoria. En el teatro de operaciones europeo, los alemanes pueden lograr superioridad aérea en un frente parcial recurriendo a una concentración de sus aeroplanos. En el Océano Pacífico, los japoneses dominan una extensa superficie de tierra y mar, con gran riqueza de materiales importantes desde el punto de vista militar, y salpicada de bases navales y aéreas que hacen más difícil el ataque que ha de reconquistar lo invadido.

Pero en el mundo entero, considerado en conjunto, las fuerzas aéreas y navales de las Naciones Unidas están alcanzando el predominio.

En el aire, el poderío de las Naciones Unidas está aumentando; mientras que, por el contrario, el de las naciones del Eje disminuye constantemente. En todos los frentes, los aeroplanos de cada tipo de las Naciones Unidas han demostrado que son equivalentes o superiores a los tipos correspondientes del enemigo. Durante un año de guerra activa, las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos han destruído con toda certeza 928 aeroplanos enemigos, y registran otros 276 como probablemente destruídos, a cambio de perder únicamente 234 derribados o desaparecidos.

En la región del Norte de África y del Mediterráneo, el desarrollo de las bases aéreas aliadas está preparando el escenario de tremendos encuentros aéreos. Al aumentar el poderío aéreo aliado, los alemanes tendrán que empeñar en el combate la casi totalidad de sus fuerzas aéreas, si han de hacer frente a las norte-americanas e inglesas a base de cierta igualdad numérica respecto a los efectivos. La producción va muy por delante de la del Eje. Los Estados Unidos construyeron 49,000 aeroplanos militares durante el primer año de guerra. En el último mes del año, las fábricas norteamericanas produjeron 5,000 aeroplanos, y las nuevas fábricas, que están comenzando a producir precisamente ahora, aumentarán considerablemente ese total. Se calcula, con carácter no oficial, que durante el mismo mes, los ingleses produjeron 2,800 aeroplanos, los rusos 4,300, y Canadá y Australia 1,000; o sea un total mensual de más de 12,000 aeroplanos, aproximadamente. El número total de aviones producidos en Alemania, Italia y el Japón, durante el mismo mes, se calcula que es inferior a 6,000.

Las Naciones Unidas están progresando rápidamente tanto en calidad como en cantidad de producción. El Teniente General Henry H. Arnold, Jefe de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, ha hecho público que "disponemos de una o dos armas secretas, que saldrán a luz inopinadamente, y habrán de asestar golpes paralizadores a nuestros enemigos en el momento oportuno".

El General Arnold habló de enormes aviones de bombardeo de nuevo tipo, de aviones de caza con mayor radio de acción y acrecentada potencia de fuego. Manifestó a una promoción que se graduaba en las escuelas de aviación del ejército, que los actuales aviones de bombardeo, los ya muy grandes

Dos buques petroleros ardiendo en el puerto de Bengazi después de un bombardeo aéreo. Su precioso cargamento no pudo aliviar los apuros del ejército de Rommel



:N GUARDIA, revista publicada mensualmente para LA OFICINA DEL COORDINADOR DE ASUNTOS INTERAMERICANOS, Commerce Building, Washington, D. C., or la Business Publishers International Corp. Redacción, 330 West 42nd St., Nueva York, N. Y., E.U.A. Impresa en 5601 Chestnut St., Filadelfia, Pa. Registrada como rtículo de segunda clase en la Oficina de Correos de Filadelfia, Pa., E.U.A., el 8 de abril de 1941, conforme a la ley del Congreso de marzo 3 de 1879, Vol. 2, Núm. 4.



Un as de la aviación del ejército. Derribó tres aviones de una fuerza aérea del Eje compuesta de 60, después de bombardear con gran éxito un aeródromo enemigo

(Continuación)

"Liberator" y "Fortalezas Volantes," eran "tal vez los últimos de la era de los 'pequeños' aviones de bombardeo." Calificó, a las ametralladoras reglamentarias de calibre 50 de los aeroplanos del ejército, de armas terribles para la destrucción aérea, pero agregó que parecerán cerbatanas al compararlas con la potencia de fuego de las eficaces armas con que se está dotando a los gigantescos aeroplanos de combate más modernos.

"En la actualidad, tenemos a nuestros aviones de bombardeo y de caza operando en ocho zonas de combate diferentes," manifestó el General Arnold. "Cada día que pasa, se ve aumentar el número de ellos vigorizando nuestro poder de ataque. Dentro de pocos meses, los alemanes y los italianos estarán experimentando las consecuencias del impacto de esos centenares de aeroplanos que dejarán caer sus bombas, no una o dos noches por semana, sino todos los días de la semana, durante la noche y durante el día."

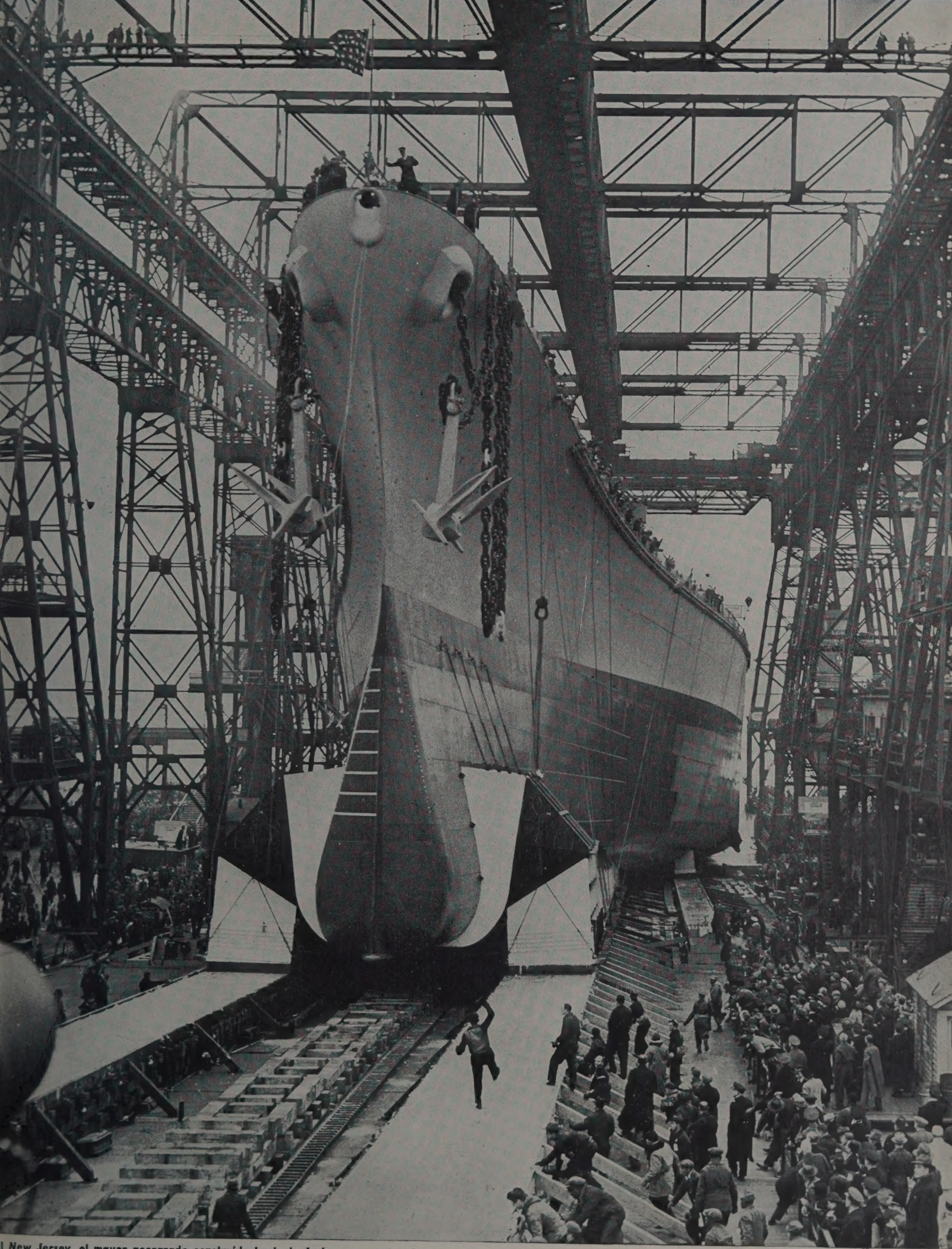
"No hace mucho tiempo, la radio de Tokío anunció que el Japón debía esperar más incursiones aéreas. Por esta vez, he de decir a los de Tokío que 'están en lo cierto.' En efecto, nos encontramos en camino de ello, y espero que lo hagamos bien pronto. Y cuando vayamos allá, ha de ser en gran número, y no nos conformaremos con una sola visita. Volveremos a repetirla una y otra vez."

La ocupación del Norte de África y el establecimiento de bases aéreas en aquella región, ha cambiado la situación estratégica de Europa desde el punto de vista de la lucha aérea. Se ha completado el envolvimiento militar aéreo de los territorios ocupados por los nazistas.

Al irse acumulando las reservas de aeroplanos, de bombas y de gasolina, en las bases inglesas, africanas y rusas que rodean a las debilitadas fuerzas aéreas nazistas, la ventaja va quedando de la parte de los aliados. Hitler está obligado a dispersar sus aeroplanos para hacer frente a los ataques de las flotas aéreas aliadas que pueden operar inopinadamente y en gran número, sobre un frente escogido de antemano donde se crea más vulnerable al enemigo.

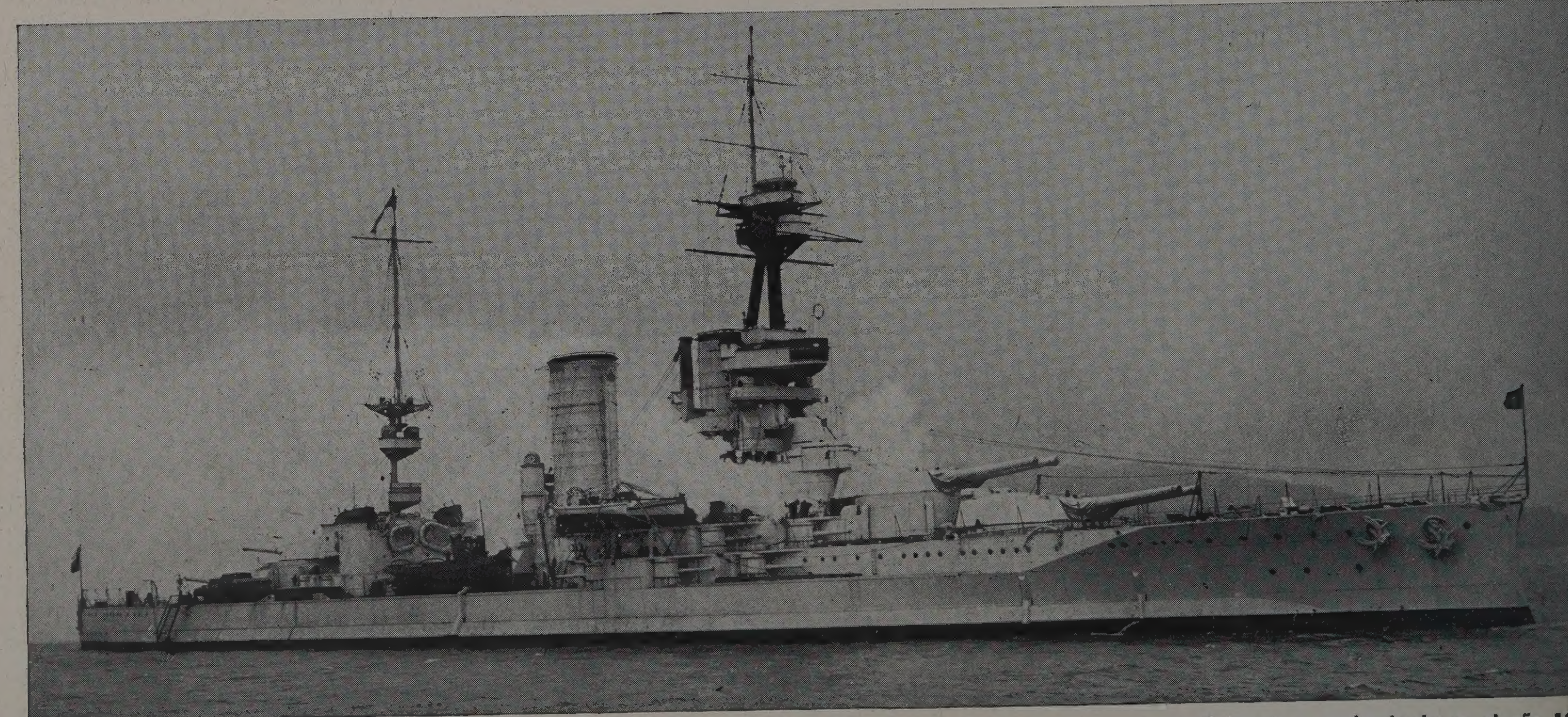
En el Océano Pacífico, también ha cambiado el panorama. En la actualidad las flotas aéreas aliadas están a la ofensiva en todos aquellos frentes.

Trozos dispersos de carriles, vagones, y granadas sin estallar, marcan el lugar donde los aviones de bombardeo aliados sorprendieron a un tren de Rommel



l New Jersey, el mayor acorazado construído hasta la fecha, poco antes de subotadura. Es tan veloz como un crucero y tiene cañones de 40.6 cm. de calibre

Manifestación pública contra el Eje, verificada en las calles de la capital. Obsérvense los signos de la "V", representativos de Victoria, de los aliado



El buque almirante de la armada chilena es el "Almirante Latorre", construído durante la pasada guerra, pero reacondicionado y modernizado en el año 19

El popular Presidente de la nación, Juan Antonio Ríos, rodeado de varios entusiastas admiradores

CHILE ROMPE CON EL EJE

El pueblo de Chile ha amado la libertad desde el histórico día en 1810, cuando Bernardo O'Higgins comenzó la lucha para sacudir el yugo español. El fervor nacional por la libertad y la democracia, demostrado a menudo por las autoridades y por el pueblo, fué proclamado nuevamente ante el mundo, el día 20 de enero, rompiendo las relaciones diplomáticas con Alemania, Italia y el Japón.

Mediante su acción, Chile ha expresado otra vez su solidaridad con las otras Repúblicas del Hemisferio. Con su decisión ha afianzado la seguridad de todo el hemisferio, haciendo imposible que ningún espía nazi pueda actuar dentro de sus fronteras.

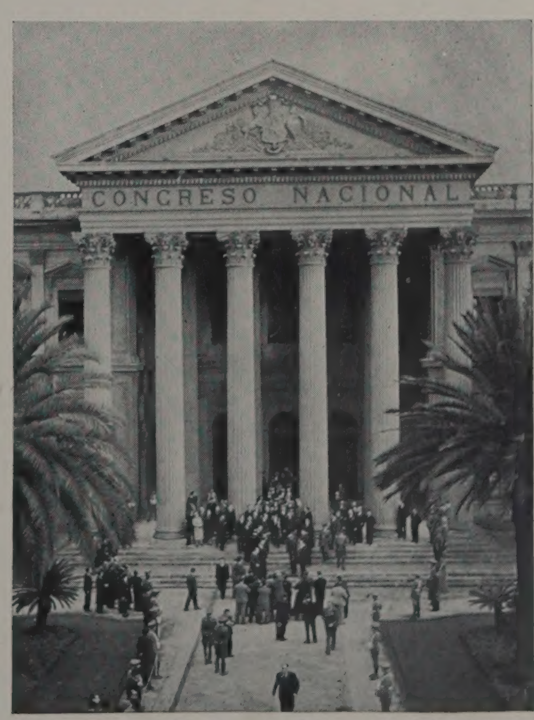
La nación fué guiada en su actuación contra el Eje por el Presidente Juan Antonio Ríos, quien por sus méritos se elevó desde un origen humilde hasta lograr distinguirse en las leyes, la política y el servicio diplomático, habiendo sido elegido para desempeñar la más alta magistratura de Chile el 1 de febrero de 1942. El Ministro de Relaciones Exteriores, Joaquín Fernandez y Fernandez, anteriormente embajador en el Uruguay, el 20 de enero, expuso ante el Senado la actitud del gobierno, la cual obtuvo una abrumadora votación a favor de la ruptura propuesta.

En Washington, el Secretario de Estado Cordell Hull declaró: "El Gobierno de Chile ha dado un paso que confirma una vez más la identidad de los ideales y las aspiraciones del pueblo chileno con los de todos los pueblos libres del mundo, en esta gran lucha."

"Es la línea misma de la historia universal," declaró el Presidente Ríos en una radioemisión mundial cuando Chile rompió las relaciones. "Es la dirección secular de la vida del hombre. Es la expresión suprema e incontada por la cultura europea y americana, lo que se encuentra en discusión y peligro en esta lucha que conmueve y destroza los pueblos. Y hé aquí la razón porque ninguna nación, ningún individuo incorporado al concierto de la civilización del occidente puede mirar con indiferencia y aislamiento esta lucha de la más honda transcendencia histórica."



Raul Morales Beltrami, Ministro del Interior de Chile, conferencia con Sumner Welles, en Washington



El Congreso, en Santiago de Chile; sede del Gobierno

Desembarco de refuerzos en la isla de Guadalcanal, a la luz del día, después de haber sido obligadas a retirarse de aquella región las fuerzas navales enemigas

Un destacamento de tropas rebasando una posición en la selva, a orillas del río Matanikou, de la cual se había expulsado pocas horas antes a los japoneses

LA BATALLA DE GUADALCANAL

SU IMPORTANCIA EN LA ESTRATEGIA DEL PACÍFICO

EN las verdes selvas de la despoblada y remota isla de Guadalcanal, la infantería de marina y otras tropas de los Estados Unidos han peleado una de las batallas más feroces y primitivas de la guerra.

El 7 de agosto de 1942 y por medio de un ataque por sorpresa que fué la primera ofensiva norteamericana de la guerra, capturaron el aeródromo Henderson, en la costa meridional de esa pequeña isla volcánica del Pacífico. Durante el curso de los meses siguientes, mantuvieron su ocupación a pesar de continuos ataques desde el aire, desde el mar y desde las cercanas selvas de cocoteros y de higueras de Bengala. Al mismo tiempo que peleaban, transformaron el aeródromo en un portaaviones insumergible, cuyos aeroplanos dominaban el espacio sobre la región de las islas Salomón. Y vieron cómo el enemigo perdía multitud de buques, centenares de aeroplanos y millares de hombres en sus costosas tentativas por recuperarlo. En cuatro meses, los japoneses perdieron 51 buques en las aguas de las Salomón. Los Naciones Unidas, sólo perdieron 20.

La mayor parte del tiempo, las tropas lucharon con enormes desventajas. Al principio sólo ocupaban una estrecha faja en la orilla. Poco a poco obligaron a los japoneses a replegarse hacia las montañas del interior, en combates reñidos todos ellos a corta distancia y con frecuencia en lucha cuerpo a cuerpo.

Con sus fusiles, ametralladoras, granadas de mano y morteros, rechazaron ataques japoneses contra su línea de puestos de tirador. Después avanzaban cautelosamente para dar muerte o capturar al enemigo en sus propios puestos. Los derrotaron empleando las mismas tácticas en que ellos se atribuían superior destreza; el combate de la selva, en silencio y recurriendo a ardides, para dar muerte rápidamente o recibirla.

La cifra de muertos japoneses aumentaba diariamente. Se les daba muerte en sus atavíos de tiradores apostados, suspendidos de altos árboles; se les daba muerte en sus tanques; se les daba muerte en sus trincheras. Día tras día, los comandantes japoneses lanzaban nuevas oleadas de ataque contra los infantes de marina, con el propósito de expulsarlos sin reparar en bajas, pero los infantes de marina se sostenían y contraatacaban aun con mayor denuedo.

En el transcurso de los sombríos días de septiembre y de octubre, el denuedo de las fuerzas norteamericanas en Guadalcanal mantuvo viva la esperanza de victoria venidera. Lo mismo que Stalingrado en el frente ruso, Guadalcanal fué una prueba de resistencia, excediéndose al cumplimiento del deber. Fué la isla de Malta del océano Pacífico.

En la estrategia general del Pacífico, el aeródromo Henderson se ha convertido en un baluarte contra todo avance ulterior del enemigo. La isla de Guadalcanal por sí sola, con sus Fortalezas Volantes, sus aviones de bombardeo en picada y sus aviones de caza Airacobra, ha arrebatado a los japoneses el dominio sobre las islas Salomón. Estas islas ocupan una de las posiciones más estratégicas del Pacífico. En manos de los japoneses hubieran sido una amenaza potente contra las líneas de comu-



Fortalezas Volantes sobre las islas Salomón. Estos bombarderos tetramotores han jugado un papel importante para mantener allí el dominio del mar y del aire

El Almirante Ch. W. Nimitz, Jefe de la Escuadra del Pacífico, condecora a los héroes de Guadalcanal

(Continuación)

nicaciones de los Estados Unidos con Australia. En poder de las Naciones Unidas constituyeron la base de partida para los ataques contra el enemigo en Rabaul y en Nueva Guinea; y posiblemente un escalón en la contramarcha a través del Pacífico, hacia las Islas Filipinas y hasta las mismas islas del Japón.

Los estrategas de Tokío han codiciado las Salomón desde el día en que estalló la guerra en el Pacífico. Un mes después, ya se estaban infiltrando las fuerzas japonesas en las islas. Como allí sólo había apenas unos centenares de hombres para oponérseles, en mayo estaban ya bien consolidados los japoneses. Se habían apoderado de la importante bahía de Tulagi, calificada cierta vez por el Almirante Jellicoe como la mejor base para una escuadra en el Pacífico. Estaban concentrando buques de guerra en la bahía, como preludio evidente de una invasión de Australia. Pero el 4 de mayo, los aeroplanos de portaaviones norteamericanos se presentaron inopinadamente, hundieron siete de los buques de guerra y les frustraron el intento.

En julio, los japoneses empezaron a concentrarse de nuevo, esta vez alrededor de Guadalcanal y en la bahía Reketa de la isla Santa Isabel. Pero las fuerzas navales de los Estados Unidos les malograron otra vez la expedición y destruyeron la flota invasora. Y de esta afortunada acción defensiva se derivaron los ataques en varias direcciones de la infantería de marina que empezaba ya a tomar la ofensiva.

En la mañana del 7 de agosto desembarcaron en muchos puntos; en Tulagi, en la isla Florida, en la de Malaita y en la de Guadalcanal. En lucha feroz cuerpo a cuerpo, hicieron retroceder a los japoneses hasta las selvas. Llevaron a cabo con feliz éxito un cierto número de ataques frontales en las playas, lo más difícil de todas las operaciones militares.

Como el aeródromo Henderson era la faja de tierra más importante de las islas, las tropas tuvieron los más empeñados combates en Guadalcanal. Hubieron de combatir constantemente y por largo tiempo; frecuentemente, las 24 horas del día. Se vieron en peligro frecuente de tentativas de desembarco en toda regla. Pero una y otra vez, la Marina y las fuerzas aéreas rechazaron a las armadas japonesas, y el enemigo tuvo que resignarse a hacer desembarcos nocturnos subrepticios para llevar refuerzos en pequeña escala.



Guerreros japoneses muertos alrededor de una ametralladora, después de un ataque con granadas de mano realizado por las tropas norteamericanas. En las enmarañadas selvas de Guadalcanal, donde es imposible emplear el sostén de la artillería pesada y de los tanques, la lucha ha sido primitiva y feroz. La muerte llega súbita e inopinadamente

risioneros japoneses en su prisión. **Así queda demostrada una vez más la falsedad de la leyenda que atribuye a los japoneses el valor de no rendirse jamás**



os artilleros de un cañón de 75 mm., ocultos bajo una red de enmascaramiento, poyan con su eficaz fuego el avance de un destacamento de tropas norteamericanas



Este emplazamiento de cañón de los japoneses fué capturado por nuestras tropas las cuales lo utilizaron inmediatamente después para hacer fuego contra el enemigo



EN la madrugada del 13 de noviembre, poco después de medianoche, una flota compuesta de acorazados, cruceros y transportes japoneses avanzaba hacia la isla de Guadalcanal, del archipiélago Salomón, en tres columnas, con el propósito de arrebatar el aeródromo Henderson a las tropas norteamericanas. Otra flota norteamericana, con el crucero "San Francisco" a la cabeza, zarpó a toda máquina para interceptar al enemigo. El "San Francisco", con su cañones disparando a toda capacidad, se metió entr dos de las columnas, compuestas de buques enem gos más poderosos; maniobra que parecía suicida



La temeraria maniobra del crucero dejó estupefactos a los japoneses, quienes, en su aturdimiento, llegaron a dispararse entre sí. Con esa ventaja inicial, la flota norteamericana rechazó la tentativa de desembarco, hundiendo 28 buques japoneses, y perdiendo únicamente ocho propios. El Presidente Roosevelt rindió homenaje personal al heroísmo de los oficiales y la marinería del crucero, y al Contralmirante Daniel J. Callaghan, comandante de aquella flota, el cual resultó muerto al hacer impacto una granada en el puente del "San Francisco". Este buque se está reparando ahora. Pronto volverá a la lucha.



Uruguay

"LA entrada de nazis es indeseable".

En un pequeño cartel colocado sobre el mostrador de un café próximo al Palacio Legislativo de Montevideo están escritas estas palabras que simbolizan la actitud del Uruguay frente a la guerra y al Eje. Basta pasar un día en el país para convencerse de que los uruguayos están decididos a apoyar la lucha mundial por mantener los ideales democráticos, aunque ello exija renunciar a las comodidades personales.

Los habitantes de Montevideo van generalmente a pie en estos tiempos, en lugar de conducir sus automóviles, porque hay gran escasez de gasolina. El consumo ha sido reducido a un 40 por ciento de lo normal. Las tiendas, que usualmente permanecían abiertas de 9 a 12 de la mañana y de 2 a 6½ de la tarde, en la actualidad sólo abren durante un período comprendido entre las 11½ y 6½ de la tarde. Esto disminuye la necesidad de transportes, porque la gente sólo tiene que hacer un viaje diario de ida y vuelta partiendo de sus casas.

Cuando la llegada de buques disminuyó considerablemente, el Uruguay comenzó a padecer una escasez de combustible que representa ya menos agua caliente en las viviendas, y menos calefacción en la próxima estación invernal.

Pero los uruguayos no se quejan. Para tener combustible, compraron maíz de la Argentina mientras lo hubo disponible, y ahora están tratando con todas sus energías de acumular mayores reservas de leña y de semillas oleaginosas, traídas por medio de transporte fluvial desde las zonas contiguas a la parte alta del río.

En vez de cruzarse de brazos y contemplar impacientemente la decadencia en las actividades de la construcción, originada por la escasez de acero, maquinaria, y



El Dr. Juan José Amézaga, quien fué electo presidente de su país, por abrumadora mayoría en las elecciones generales celebradas en el mes de noviembre

Abajo: El edificio de las aduanas y los muelles de Montevideo. En la otra página: Una vista del sector dedicado a los negocios en la capital del Uruguay



El Dr. Alberto Guani, nuevo vicepresidente electo del Uruguay, y distinguido internacionalista



Numerosos estudiantes, portando banderas norteamericanas e inglesas y formando con los dedos la "V" de Victoria celebran una manifestación pública en las calles de la capital como protesta contra el hundimiento de un buque uruguayo

La playa de Pocitos, próxima a Montevideo, y uno de los balnearios predilectos en Sudamérica. La fotografía está tomada desde la azotea de un hotel cercano

(Continuación)

accesorios, el gobierno está trazando un plan de obras públicas. Este plan se circunscribirá a los programas de construcción de aeropuertos y carreteras, que se puedan realizar a mano o con la maquinaria que hay disponible. En lugar de construir rascacielos en el centro de Montevideo, el país va a dedicarse a edificar casas para obreros que se puedan construir con una cantidad mínima de los materiales que escasean, pero que hace largo tiempo tenían en proyecto los dirigentes progresistas y democráticos del país.

Los uruguayos están haciendo estas modificaciones y estos sacrificios porque desean que la guerra termine pronto, y creen también que uno de los modos más seguros que tienen a su alcance para acelerar ese resultado, es evitar las conspiraciones del Eje dentro de sus fronteras.

Pero el Uruguay no se ha limitado a hablar acerca de lo que se debe hacer; ha actuado, y ha estimulado a sus vecinos para que ayudaran a realizar esa tarea, cuando pareció que era demasiado grande para que el Uruguay pudiera abarcarla por sí solo.

La necesidad les obligó a dar el primer paso. Cuando el acorazado nazi "de bolsillo" Graf Spee, al huir por la costa oriental de Sudamérica perseguido por varias unidades de la flota inglesa, se encontró copado y escaso de provisiones, entró precipitadamente en el puerto de Montevideo y los oficiales nazis pidieron arrogantemente que se les permitiera permanecer en la rada hasta que terminaran completamente las reparaciones.

Aun cuando el Uruguay es la más pequeña de las repúblicas sudamericanas y, naturalmente no dispone de una poderosa Marina para hacer respetar sus decisiones, rechazó de plano la petición nazi y ordenó que el Spee saliera del puerto tan pronto como se hubiera reabastecido de combustible y de provisiones, ajustándose a las reglas del derecho internacional. En la actualidad, las escoradas torres del Graf Spee, que se van hundiendo lentamente en las aguas poco profundas del río de la Plata, recuerdan constantemente a Montevideo su primer incidente con Hitler.

El siguiente se produjo seis meses después, cuando los encolerizados nazis del Uruguay, actuando por órdenes de Berlin para aplastar la oposición uruguaya, se dispusieron a llevar a cabo su ya famoso "plan Fuhrmann". Este no era más que una página del libro "Mein Kampf" de Hitler, donde trazó un esquema de conquista del mundo. Aspiraba a apoderarse del gobierno de Montevideo por medio de un golpe de mano, convertir al país en una colonia agrícola del Tercer Reich, y utilizarlo como base para atacar a la Argentina, al Paraguay y al Brasil. Arnulf Fuhrmann, designado como cabecilla, esperaba la llegada de 5,000 "turistas" de la Argentina y otros más del Brasil para reforzar sus efectivos armados, cuando el Uruguay descubrió los planes, detuvo a los cabecillas y disolvió la organización.

El 15 de abril de 1943, la Comisión Asesora de Emergencia para la Defensa Política, cuyo cuartel general funciona en Montevideo, celebrará su primer aniversario, y este hecho ya ha suscitado gran interés en el Hemisferio Occidental, donde se espera tomarla como el modelo de otras comisiones que se ocupen de trazar planes de acción cooperativa, tanto en los negocios como en la política, y ya sea en tiempos de paz o de guerra. Una figura prominente dentro de las actividades de la comisión, ha sido su Presidente el Dr. Alberto Guani, el renombrado Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay que recientemente fué elegido Vicepresidente de la República. Dicha comisión fué creada en virtud de un acuerdo adoptado en la Conferencia de Ministros de Relaciones Exteriores celebrada en febrero de 1942 en Río de Janeiro, Brasil, y se reunió por primera vez en Montevideo, dos meses después.

Selectísimo ganado vacuno procedente de las inmensas regiones de pastos de la República del Uruguay, encerrado en los corrales de los mataderos de Montevideo. Al fondo se divisan las modernas cámaras frigoríficas y los grandes establecimientos para empacar las carnes. Abajo: Un pastor uruguayo cuidando de su magnífico rebaño de ovejas, pertenecientes a una raza que goza de justificada fama a causa de la extraordinaria cantidad y la excelente calidad de la lana que producen. Esta materia prima es de gran valía en la actualidad



TROPAS PARACAIDISTAS

El momento crítico de la invasión aérea tiene lugar cuando el primer escalón de tropas paracaidistas de los E. U. de A. ha establecido nidos de ametralladoras en las cercaní de un aeródromo, y la artillería, que se ha dejado caer de los aviones de transporte, se emplaza a toda prisa para disparar al iniciarse el contraataque del enemig

LAS tropas paracaidistas, fuerzas de choque del Ejército de los Estados Unidos que llueven del cielo en ataques sorpresivos contra aeródromos y centros de comunicaciones enemigos, han recibido su prueba de fuego en la campaña del Norte de África. En las primeras fases de la operación, ocuparon los puntos estratégicos del Marruecos francés, después de volar más de 2,000 kilómetros, desde Inglaterra. Después, repitieron la maniobra para apoderarse de los aeródromos tunecinos y combatir a las columnas motomecanizadas alemanas. A veces, las tropas paracaidistas se lanzaron desde tan poca altura que la arena del desierto azotaba las puertas de sus aviones, abiertas para permitir el lanzamiento.

Estas tropas de asalto, al dejarse caer sobre la posición enemiga en crecido número, tienen la enorme ventaja de la sorpresa. Todos son soldados escogidos y avezados por un prolongado entrenamiento durante el cual practicaron muchos lanzamientos. Con sus granadas de mano y sus pistolas ametralladoras, son unos arsenales ambulantes. Al mismo tiempo que ellos, descienden paracaídas de colores que sostienen paquetes de pertrechos; mortero ametralladoras y las municiones para dichas arma

Al llegar a tierra, ellos cierran sus paracaídas, se desprenden rápidamente de su impedimen cuando se ven expuestos al fuego enemigo, y entra en acción como soldados de infantería.

Su misión más frecuente suele ser la de captura terrenos apropiados para que puedan aterrizar l aviones de transporte que llevan armas más pesada y tropas de sostén. Pero, como ocurre en la luch de Túnez, han de entablar combate en toda ocasió

Las tropas paracaidistas, con sus armas en alto para que no se mojen, vadean un arroyo al avanzar sobre el objetivo enemigo, después de haber llegado a tier





La fase más peligrosa del descenso es el aterrizaje, en que el soldado, expuesto al fuego enemigo, se apresura a deshacerse cuanto antes de su paracaídas

UN EJÉRCITO

DOS botes llenos de extenuados sobrevivientes de un buque mercante torpedeado, atracaron durante una mañana de invierno en Provincetown, pueblo situado en la punta de Cape Cod, Massachusetts. El Cuerpo de Defensa Civil de la localidad entró en acción inmediatamente.

Tenderos, amas de casa, maestros de escuela, enfermeras y pescadores cuyos brazales los identificaban como agentes de primeros auxilios, auxiliares de policía y bomberos, proveedores de alimentos y vigilantes antiaéreos, fueron llamados al desembarcadero y al Centro de Información. De las camas del pueblo se sacaron mantas para envolver y abrigar a los empapados y ateridos marineros. En camiones de reparto y furgonetas automóviles habilitados para prestar servicio de ambulancia, los condujeron a un hotel donde les esperaban ropas secas y camas acogedoras. Los médicos y las enfermeras prestaron asistencia a los lesionados. Los proveedores de alimentos sirvieron 500 comidas, 1,000 tazas de café y 250 emparedados.

El Cuerpo de Defensa Civil, que había hecho ensayar a sus mensajeros, proveedores de alimentos, enfermeras, y auxiliares de policía para una misión sobre la cual mucha gente del pueblo pensaba que nunca se presentaría con un carácter real de emergencia, permaneció en servicio durante 32 horas.

Otra pequeña municipalidad utilizó sus ya organizadas fuerzas de defensa civil en un caso de necesidad urgente, cuando las aguas de los ríos Shenandoah y Potomac inundaron el pueblo de Harper's Ferry, West Virginia. El Cuerpo de Defensa de la población evacuó centenares de personas de las regiones inundadas en aquel valle, y les proporcionó asilo, alimentos y ropas.

En un incendio producido en un club nocturno de Boston, resultaron 500 personas muertas y muchas lesionadas o con quemaduras. Los auxiliares de policía y bomberos ayudaron a extinguir el fuego y a regular el tráfico. Los agentes de primeros auxilios ayudaron a asistir a los lesionados. La organización de defensa proporcionó plasma desecado para las transfusiones de sangre.

En las ciudades y pueblos de los Estados Unidos, se ha organizado una Fuerza de Defensa Civil compuesta de 11,500,000 voluntarios. En dicha fuerza figuran amas de casa, empleados de oficina, hombres de negocios, médicos, abogados, enfermeras, estudiantes y militares retirados. Están adiestrados para combatir incendios, disminuir las bajas y los daños causados por las bombas explosivas e incendiarias,



Dos vigías antiaéreos, uno constructor y el otro empleado de oficina en sus respectivas vidas privadas, hacen un recorrido de servicio por un puesto el cual protegen sacos llenos de arena

DE CIUDADANOS

informar de la presencia de aeroplanos, y tomar a su cuidado algún enfermo o herido hasta que llegue alguna ambulancia.

En todos los lugares de los Estados Unidos, ese ejército civil está preparado para actuar en casos de emergencia. Muchos de los voluntarios trabajan ahora, regularmente, en los servicios de guerra.

La Fuerza de Defensa Civil ha contribuído al esfuerzo bélico recogiendo hierro viejo y grasas para aumentar la producción de acero y de municiones, auxiliando en las campañas de venta de bonos de guerra, y proporcionando agentes entrenados en primeros auxilios para substituir a los médicos y enfermeras que adquieren otras obligaciones.

La Oficina Nacional de Defensa Civil está reclutando, en cooperación con la Cruz Roja, 100,000 mujeres para servir de enfermeras auxiliares. En la actualidad, 32,000 han terminado su período de práctica de 200 horas en salas de hospital. Hacen las camas, toman la temperatura, sirven las comidas y alivian de cien maneras el trabajo de las enfermeras graduadas para que éstas se puedan dedicar a tareas que requieren mayor pericia o a prestar servicios en el ejército o la marina.

La jefatura nacional de la Defensa Civil está en Washington, pero, en todo el país, son las personas más importantes quienes dirigen cada sección. Dichos dirigentes procuran la inscripción del mayor número posible de familias para trabajar activamente en los servicios civiles de guerra. Ellos dirigen el reclutamiento de los auxiliares de policía, bomberos, enfermeras y vigilantes antiaéreos. Ellos organizan campañas de recuperación de materiales esenciales tales como el caucho, los metales y las grasas.

Las fuerzas de defensa de los pueblos pequeños se hallan tan bien organizadas como las de las ciudades. Por ejemplo, en el pueblo de Kent, Connecticut, muchos de sus 1,200 residentes hacen alguna clase de trabajo voluntario. Cerca de 700 de ellos han sido adiestrados como auxiliares para combatir incendios.

La organización de Defensa Civil de Chicago es un caso típico de la empleada en las ciudades grandes. Más de 1,000,000 de residentes de Chicago se han inscrito en los servicios civiles. Cada una de las 1,500 manzanas de edificios de la ciudad tiene designado su dirigente local de defensa, encargado de promover las actividades de tiempo de guerra tales como la recuperación de materiales esenciales, la venta de bonos, el servicio de primeros auxilios y el aprovechamiento colectivo de automóviles de propiedad particular.



Durante un simulacro de defensa pasiva antiaérea en Nueva York, los niños de las escuelas públicas de la ciudad son conducidos a los refugios por estos vigías voluntarios previamente designados



Los vigías antiaéreos, los auxiliares de bomberos y de enfermeras, voluntarios todos, se reúnen en su centro de operaciones; un almacén desocupado que su patriótico dueño les alquila por un dólar al año



Las "auxiliares de enfermeras" están tomando a su cargo, como voluntarias, muchos servicios de hospitales, para relevar a las enfermeras que marchan al servicio militar. Aquí se ve a una "auxiliar" entreteniendo a un menudo paciente. Abajo: Las auxiliares de bomberos se reúnen en el cuartel de bomberos de la vecindad para recibir instrucción sobre el modo de manejar mangueras contra incendios







ARTILLERÍA DE SITIO

Los cañones de gran calibre están considerados como una de las más mortíferas y eficaces armas de la guerra. Con ellos se suele preparar el ataque, disparándolos contra las fortificaciones enemigas, los depósitos de municiones y suministros, las carreteras, los ferrocarriles, los emplazamientos de cañones y ametralladoras, y los puestos de mando. El obús de 240 mm. de calibre, que se ve en esta fotografía efectuando prácticas de fuego real durante un ataque simulado de gases, pesa 30 toneladas y se lo transporta desmontado en varias piezas, empleando potentes tractores. Es muy útil en los asedios prolongados, para destruir fortificaciones y para hacer la guerra en frentes estabilizados.

El Presidente Franklin D. Roosevelt (izquierda) y su ayudante naval, Cap. J. McCrea (centro), dan la bienvenida al Presidente de Cuba General Fulgencio Batista



El Presidente Batista hablando ante la Junta Directiva de la Unión Panamericana. Sus oyentes, de izquierda a derecha, son: El Embajador del Brasil, Carlos Martins; el de la Argentina, Felipe Espil; el de Bolivia, Luis Fernando Guachalla; el Secretario de Estado de los E.E.U.U. de A. Cordell Hull; el Embajador del Perú, Manuel de Freyre y Santander, y el Embajador de Venezuela, Diógenes Escalante

Visitas Presidenciales

EL General de División Fulgencio Batista, Presidente de Cuba, visitó en diciembre los Estados Unidos para hablar con el Presidente Roosevelt sobre problemas de la guerra.

En un discurso dirigido a la Cámara de Representantes, se refirió a los objetivos de paz de las Naciones Unidas, diciendo:

"La política del Buen Vecino ha traído nuevos alientos a los que alimentamos en el Nuevo Mundo el ideal de la Justicia; a los que queremos para la humanidad que sufre en el viejo continente, que cese para siempre la pesadilla atroz de no poder pensar sino por otro ni de moverse sino a la fuerza.

Desde que se proclamó la Carta del Atlántico puede decirse que la suerte de la América Latina está echada, porque aquel documento encarna los principios esenciales en que se inspira el grupo de naciones unidas que no buscan el dominio ni la conquista, sino el advenimiento de una humanidad que pueda vivir en paz y gozar del derecho inalienable a la felicidad.

Es grave, señores, la responsabilidad que asumimos los gobernantes de las Naciones Unidas en este momento crítico de la historia del mundo. Porque no nos corresponde solamente conducir nuestros pueblos a la victoria; porque esta gigantesca tarea sería inútil e intrascendente si al fabricar el sistema político del futuro no tuviéramos en cuenta las provechosas lecciones de la experiencia y si no emprendiéramos la reconstrucción del mundo sobre las firmes bases de la más absoluta justicia."

Después de llegar en avión, el Dr. Carlos Arroyo del Río, Presidente de la República del Ecuador, se dirige a la Casa Blanca en compañía del Presidente Roosevelt

a los Estados Unidos

EL Dr. Carlos Arroyo del Río, Presidente de la República del Ecuador, conferenció con el Presidente Roosevelt y recorrió los centros de producción durante diez días de visita oficial a los Estados Unidos, en el mes de noviembre último.

En un discurso dirigido a la Cámara de Representantes, el Presidente Arroyo del Río dijo: "No hay duda alguna de que nuestra causa es la de la democracia y de la justicia, y de que estamos luchando juntos por salvaguardarlas en nuestros países." Al llegar a Washington, manifestó: "Un peligro común ha producido el feliz resultado de despertar la conciencia de América. El programa contemplado por los hombres que actualmente guían los destinos de este continente debe ser tal que asegure que esta unión no sea temporal, sino duradera e indestructible. . . . Hemos menester, no sólo de la América actual, unificada frente al aterrador espectáculo de una guerra sin precedente que siembra angustias y ruinas, sino de la América del mañana, unida vigorosamente para afrontar la perspectiva de paz, de una paz que dé cumplimiento a sus esperanzas de realizaciones armónicas y constructivas. . . . Debemos procurar que la América de la post-guerra, una América victoriosa, sea la América de la rehabilitación humana, una América solidarizada, invencible y floreciente . . . una América que rinda culto al respeto de la soberanía nacional, una América que exalte tanto el vigor de su juventud como la juventud de sus ideales."



El Presidente Arroyo del Río y el General de División Francis B. Wilby, Superintendente de la Academia Militar de West Point, inspeccionan uno de los tanques utilizados para instruir a los cadetes. A causa del mal tiempo, fué suspendida una revista en honor del visitante sudamericano; en su lugar, la comitiva presidencial recorrió los terrenos de la Academia, viendo el material dedicado a la enseñanza.



Con otro remache más, el avión de bombardeo estará listo para salir en cumplimiento de su misión. Escena en un taller de montaje de aviones en el este de los E.U.

AL OBJETIVO

LOS grandes bombarderos estadounidenses están atacando en todos los frentes. Han bombardeado objetivos militares en Nápoles, Lille, Creta, Hongkong, Rangoon, y multitud de otros lugares ocupados por las potencias del Eje en Europa, en África y en el extensísimo teatro de operaciones del Océano Pacífico.

En la otra página se ve a un obrero de aviación remachando piezas de aviones de bombardeo en una de las fábricas norteamericanas, las cuales han construído 49,000 aeroplanos militares en 1942. A la derecha se ve a un avión de bombardeo durante una de las muchas incursiones aéreas realizadas contra las instalaciones alemanas de Europa. Abajo, se ve cómo caen las bombas sobre una fábrica alemana de armamentos. Las Fortalezas Volantes y los aviones "Liberator," de los Estados Unidos, poseen tal potencia de fuego que pueden realizar incursiones diurnas sobre el territorio enemigo fuertemente defendido, regresando sin novedad.



Paquetes para Hitler; cinco de ellos caen de los lanzabombas de una Fortaleza Volante sobre el núcleo ferroviario de Lille, en Francia ocupada por los alemanes



Por la ruinosa entrada a un refugio antiaéreo maltrecho por las bombas enemigas, dos valerosas mujeres de la ciudad de Stalingrado se encaminan trabajosamente a sus labore[s]. Estas mujeres simbolizan el espíritu de un pueblo intrépido que ha sabido soportar varios meses de asedio, antes que rendirse a las hordas invasoras de los odiados nazis[tas].

STALINGRADO

EL VERDUN RUSO

BAJO el sol abrasador, sin alivio de nubes, de los meses de julio y agosto, paisanos y militares se aprestaron a defender los umbrales de Stalingrado, urbe industrial y base estratégica.

A pesar del frío desagradable y creciente de los días de septiembre y octubre, se sostuvieron en sus calles en llamas y tras paredes que se desmoronaban por todos lados, sometidos a la mayor concentración de artillería y bombas aéreas que jamás haya soportado hombre alguno.

Y al empezar a caer las primeras nieves del invierno, los alemanes no habían conseguido apoderarse aún de la ciudad que desde dos meses antes pretendían tener a punto de caer en su poder. Todo el plan de campaña de Hitler había quedado frustrado, y sus reservas de hombres y pertrechos habían sido consumidas. La defensa de Stalingrado ha llegado a ser una de las más grandes proezas de la historia.

Los comandantes soviéticos vieron ya desde el 19 de agosto que no podía demorarse mucho el combate casa por casa y calle por calle. Un gigantesco movimiento de pinzas iniciado por los alemanes iba cerrándose sobre la ciudad. Uno de sus brazos era el avance al otro lado del río Don, escasamente a 80 kilómetros hacia el noroeste. El otro era el avance hacia el sur y ligeramente hacia el oeste, más o menos a la misma distancia.

Entonces se decidió organizar una defensa que hubiera de superar el ejemplo dado por Odessa, Kiev, Leningrado y Rostov. Cada casa se convirtió en una fortaleza. Apenas quedó un hombre ni una mujer, físicamente útil, que no dispusiera de alguna clase de arma. A la mayoría de los hombres se les dieron fusiles automáticos. Muchos disponían de bolsas de granadas de mano y botellas de explosivos líquidos, llamados "Cocteles Molotov", para prender fuego a los tanques alemanes.

Las tropas emplazaron morteros para establecer espantosas cortinas de fuego, de corto alcance. Todas las provisiones disponibles de boca y guerra fueron acumuladas a toda prisa en lugares centrales. Paisanos y soldados construyeron barricadas y nidos de ametralladoras, enterraron minas terrestres, excavaron trincheras y trampas antitanques, y erigieron reductos de artillería.

Millares de toneladas de material, de las grandes fábricas de tractores de la ciudad, fueron cargadas en barcazas, para ser transportadas por el Volga, río arriba, llevándolas fuera del alcance de los nazistas. Varias fábricas enteras fueron trasladadas al este, al otro lado del Volga. Los niños, los ancianos y los enfermos, incluso los heridos del Ejército Rojo, fueron llevados a zonas más seguras en la otra orilla del ancho río.

Los defensores sabían perfectamente por qué Hitler quería apoderarse de su ciudad. La mayoría de ellos habían contribuido a transformar a Stalingrado, de un somnoliento centro comercial de 140.000 almas en tiempos de los zares, a una floreciente urbe industrial con una población de 500.000 habitantes. En tiempos de paz, sus fábricas habían construído gran parte de los tractores que arrinconaron a los 10.000.000 de arados de madera de la Rusia Imperial. En tiempo de guerra, estaban produciendo tanques, cañones y aeroplanos.

La ciudad es larga y estrecha, extendiéndose 50 kilómetros a lo largo de la alta orilla occidental de la gran curva que forma el Volga, río por el



Los heroicos rusos defendieron tesoneramente su gloriosa ciudad desde las puertas y los tejados de los edificios y desde los huecos ocasionados por las bombas; calle por calle y edificio por edificio, sin desmayar en la empresa

(Continuación)

cual se transporta normalmente la tercera parte del indispensable tráfico de mercancías de Rusia.

Los defensores de Stalingrado lucharon para proteger ese tráfico y conservar sus posiciones para la venidera ofensiva invernal. Pero, sobre todo, lucharon para matar alemanes. Los alemanes habían invadido su patria, y ésta era razón suficiente.

"Los alemanes vienen a matarnos", gritaron los dirigentes políticos. "No deben escapar con vida. Ni un solo hombre."

Inmediatamente después de forzar el paso del río Don, los alemanes lanzaron un terrible bombardeo aéreo sobre la ciudad. La Fuerza Aérea Roja derribó noventa y dos aeroplanos alemanes durante los dos primeros días del ataque fulminante, pero las formaciones de aviones marcados con la cruz negra continuaron sin cesar atronando el espacio sobre la ciudad. En África, Rommel se quedó sin repuestos. Inglaterra quedó "impune" por sus bombardeos contra Alemania. Y la más grande fuerza aérea que los alemanes hayan concentrado contra una ciudad, bombardeaba a Stalingrado día y noche.

Construcciones de veinte años quedaron reducidas a escombros y cenizas. Se veían sobre la ciudad hasta 150 aviones alemanes simultáneamente, y llegó a ser corriente la cifra de 1,000 aeroplanos cada día. Sobre una fábrica sola, los alemanes arrojaron 5,000 toneladas de explosivos; casi el doble de lo que la Fuerza Aérea Inglesa lanzó sobre toda la ciudad de Colonia en su incursión de 1,000 aviones de bombardeo.

Mientras proseguía el bombardeo aéreo, llegaron noticias de que el ejército rojo iba retrocediendo lentamente en el noroeste y en el sudoeste. Y se aceleraron los preparativos para los venideros combates en las calles.

Iban avanzando sobre la ciudad unos 60,000 hombres aproximadamente, de tropas fuertemente mecanizadas, en cada ala del movimiento de pinzas. Respaldados por 400,000 más, de tropas fascistas que les seguían para reemplazarlos y reforzarlos. La defensa de Stalingrado estaba encomendada a unos 100,000 hombres del Ejército Rojo, con más refuerzos que iban llegando. Las tropas estaban apoyadas por un número casi igual de civiles entrenados y armados.

Los alemanes, aunque perdían de 1,000 a 3,000 hombres diariamente, se obstinaban en avanzar por haber ordenado Hitler que se tomara Stalingrado prontamente y a toda costa.

El 31 de agosto, nueve días después de haber forzado el paso del Don, las tropas del Mariscal Fedor von Boch estaban a veinte y tres kilómetros de Stalingrado. El 2 de septiembre, los alemanes llegaron a un punto del Volga, al norte de Stalingrado, y los rusos se vieron obligados a organizar una nueva línea de defensa.

Sacando partido de su ventaja inicial, los alemanes avanzaron hasta el cordón exterior de la ciudad, y el 3 de septiembre se oyó a la radio alemana perifonear repetidamente: "La caída de Stalingrado es inevitable. . . . La caída de Stalingrado es inevitable."

El 5 de septiembre, la lucha alcanzó un grado de furia y derramamiento de sangre sin precedentes. Se luchaba cuerpo a cuerpo en una confusión de líneas, a la vez que las cargas de tanques de los alemanes eran barridas por la artillería rusa.

El 7 de septiembre, los alemanes lanzaron un nuevo ataque directamente contra la ciudad, desde el oeste, para apoyar los ataques desde el noroeste y el suroeste. Las tres columnas mecanizadas actuaban por turno; dos de ellas se sostenían en sus posiciones mientras la tercera trataba de avanzar.

Dentro de la ciudad, los arrojados defensores se subdividían en pequeños grupos. Cada grupo poseía armas automáticas y granadas de mano. Muchos de ellos disponían de lanzallamas. Desde los tejados, las escaleras, las barricadas y los montones de escombros, llovía la muerte sobre los alemanes. Centenares de tanques alemanes, imposibilitados de maniobrar en las calles, saltaban en pedazos. Se riñeron tremendos combates por poseer edificios aislados y las esquinas de las calles. Los rusos emplearon sus monstruosos tanques de 52 y de 70 toneladas para arremeter y demoler edificios que habían sido capturados por los alemanes.

El número de muertos a causa de los bombardeos aéreos era insignificante en comparación con el de los que ahora morían en la lucha cuerpo a cuerpo, y en la terrible cortina de fuego de los morteros.

Transcurrió el mes de septiembre y los avances de los alemanes se medían en metros; el 30 de septiembre, en un discurso pospuesto durante varios días, esperando recibir noticia de la caída de la ciudad, Hitler sólo pudo declarar: "Tomaremos la ciudad de Stalingrado, podéis estar completament[e] seguros de ello." Pero pasó la primera semana d[e] octubre, y el día 9 de dicho mes, el alto mando ale[-]mán anunció que para evitar "sacrificios inútiles" los asaltos de frente con tanques e infantería, ha[-]bían sido substituídos por la táctica de artillería [y] bombardeo aéreo.

Sin embargo, los alemanes reanudaron más ade[-]lante sus ataques frontales; pero los inflexibles de[-]fensores sabían ya perfectamente que Stalingrad[o] podía aguantar muchos y fuertes ataques.

Esta tentativa les ha costado cerca de 200,00[0] bajas; han sido destruídas incontables toneladas d[e] maquinaria de guerra y centenares de aviones. Cuando se asentó el invierno en las estepas, e[l] asedio de Stalingrado había sido levantado en vi[r]tud de los fuertes contraataques del Ejército Roj[o].



Soldados de infantería alemanes, pasan sobre los cadáveres de sus compañeros para rendirse a los ruso[s]

CONVOY A MURMANSK

Un convoy, cargado de tanques, aviones y cañones con destino al frente ruso, navegando por los mares septentrionales con rumbo al puerto ártico de Murmansk

NUESTRO buque es un viejo mercante, cargado de tanques, aeroplanos, y camiones para el ejército ruso. En sus bodegas lleva también varios cientos de toneladas de TNT (trinitrotolueno), y ello hace que paseemos cuidadosamente por la cubierta, por temor de provocar una explosión.

Zarpamos de un puerto norteamericano y llegamos sin tropiezo alguno al punto de cita. Nos damos cuenta de que formamos parte de un enorme convoy con fuerte escolta de buques de guerra. Los cruceros y el buque antiaéreo, que es un gran buque mercante transformado para tal misión, ocupan su puesto en el centro, mientras los destructores y las corbetas navegan por los alrededores como perros que guardan un rebaño. Poco a poco, nos vamos poniendo en marcha, dirigiéndonos hacia las heladas regiones cercanas al mar glacial ártico. A medida que avanzamos hacia el norte, el tiempo se hace cada vez más frío. Sobre las cubiertas y en los aparejos se forma hielo. Nuestra escolta ha sido reforzada con cruceros, un buque portaaviones, destructores y dragaminas ingleses. Navegando a lo largo de la costa noruega, pasados los lóbregos fiordos y las montañas cubiertas de nieve, largamos al agua nuestras boyas para caso de niebla; armadías pesadas de madera, amarradas a la extremidad de un largo cable, que levantan una cresta de agua, avisando así al buque que viene detrás en la fila y evitar así una fatal colisión.

La espesa niebla del Ártico hace su aparición y las claras siluetas de los demás buques se convierten en sombras confusas. Después desaparecen por completo y nuestras únicas relaciones son las estelas de las boyas para caso de niebla y el bajo aulli-



Los ventiscas que rugen durante la noche polar, envuelven en una capa de hielo a los buques y al material



Desde las cercanías de las costas de Noruega hasta Murmansk, el convoy arrostra repetidos y ensañados ataques de submarinos y de aviones de bombardeo en pi

do de los silbatos al pitar cada buque su número de orden en la formación general del enorme convoy.

Cuando aclara el tiempo, el buque del Comodoro iza la bandera negra, cuadrada, de peligro, indicando que se aproximan aeroplanos. Ahora va a empezar la verdadera prueba. Podemos divisarlos: son dos enormes Cóndores Focke-Wulf y ello nos da a entender que el enemigo nos ha descubierto. Los aviones Cóndor se mantienen volando bajo, dando vueltas perezosamente alrededor de nosotros, justamente fuera del alcance de nuestras armas.

Durante seis desesperantes días con sus noches nos siguen, relevándose, y telegrafiando cada uno de nuestros movimientos a los aviones de bombardeo que han de venir seguramente contra nosotros.

Los alemanes no tienen prisa. Hay tiempo sobrado para preparar todos los detalles de un ataque coordinado. Nuestro convoy es muy grande y exige atención especial. Mientras dan vueltas los Cóndores, podemos conjeturar lo que se prepara. Los submarinos están ocupando sus posiciones. Los aviones de bombardeo en picada y los lanzatorpedos, siembraminas y aviones de caza se están concentrando para lanzar sus ataques simultáneamente.

Finalmente, empieza el ataque. Los aviones de bombardeo atruenan el espacio por encima de nosotros en oleadas aterradoras. Contamos más de un centenar de ellos durante la batalla que se desarrolla en las 18 horas siguientes. Deben sin duda tene su base en Narvik o en Trondheim, en las costas d la antes libre y pintoresca Noruega.

Nuestro buque antiaéreo y los cruceros dispara todos los cañones de que disponen, pero los alema nes continúan atacando con sus enormes bomba torpedos aéreos, minas, ametralladoras y cañone

Nuestros aviones de caza están en el aire, esca bulléndose por entre nuestra propia cortina d fuego antiaéreo. Presenciamos cómo derriban tr aviones enemigos, y el resto de los nazistas co centran sus ataques contra el buque portaavione Pero la cortina de fuego es demasiado densa, y vuelven a atacar a los buques de carga. Vemos aer



torpedos, pero continúa su camino. Los fatigados artilleros, durante largas horas, rechazan a los atacantes. Arriba: Una bomba cae cerca de un portaaviones

planos cayendo estrepitosamente al mar, buques saltando literalmente en pedazos, y otros buques ardiendo furiosamente, sin posibilidad de socorro.

Los torpedos se deslizan por el agua, errando el blanco por pocos metros de desvío. Los destructores están arrojando cargas de profundidad. En un sitio aparecen en la superficie del mar, burbujas, aceite, restos de naufragio y emparrillados de madera y algunas verduras. Ha sido hundido un submarino por lo menos.

Nuestros cañones disparan sin interrupción. Varias veces nos asomamos por entre las cajas de municiones para ver cómo caen, al parecer, las bombas directamente en nuestra dirección, pero siempre yerran el objetivo. Recordamos los explosivos que hay en nuestras bodegas y hacemos votos por que no vuelen al siguiente impacto de otra bomba.

Por fin se marchan los aviones y bajamos a tomar café. Al obscurecer regresan, pero esta vez son únicamente doce, y nuestros aviones de caza los ahuyentan pronto. Hemos derribado 13 aviones de bombardeo, pero hemos perdido algunos de nuestros valiosos buques. Ahora descubrimos que, mientras se desarrollaba la batalla, otros aviones nazistas habían volado y arrojado minas por delante de nuestra ruta. Cuando divisamos tierra y los aviones de caza rusos se incorporan a nuestra escolta, es un gran día para nosotros. Los nazistas intentan otro ataque más, esta vez desde gran altura. Lanzan sus bombas por claros entre las nubes, afortunadamente ninguna hace blanco debido a mala puntería.

Ahora nos dirigimos hacia el estuario de Kola, donde tomamos a bordo a los pilotos fluviales rusos que nos conducen el resto del camino hasta Murmansk. En los muelles, conductores rusos esperan con sus camiones para, sin pérdida de tiempo, salir cargados hacia los frentes.

Como una de las finalidades de la campaña en el Norte de África es abrir un camino más corto, a través del Mediterráneo, para abastecer a Rusia, es posible que la ruta a Murmansk llegue a abandonarse algún día. Pero nunca caerá en el olvido.

RICKENBACKER VIVE DE NUEV

EL FAMOSO AVIADOR RELATA COMO FUERON SALVADOS, ÉL Y SUS COMPAÑER

SE DICE que el Capitán Rickenbacker, quien ya cuenta 52 años de edad, posee un talismán contra la muerte. Contando con una probabilidad, entre un millón, un hidroavión del tipo "Catalina" de la Armada, avistó un punto casi imperceptible en la inmensidad del Pacífico Meridional; los botes salvavidas ocupados por el Capitán Rickenbacker y sus compañeros de vuelo. Habían pasado 24 días flotando a la deriva, después de un amaraje forzoso realizado cuando iban en cumplimiento de una misión especial encomendada por la Secretaría de Guerra.

Cuando fueron conducidos a una base del Pacífico Meridional, las noticias de su rescate conmovieron profundamente a sus compatriotas. Se recordaron las leyendas que aureolan al heróico aviador. Se reprodujeron los relatos de cómo empeñó combate contra gran número de aviones alemanes sobre Francia, llegando a ser el as norteamericano de la primera guerra mundial, por haber deribado 21 aeroplanos y 4 globos alemanes: de cómo, tomando parte activa en carreras de automóviles, sufrió una docena de accidentes graves escapando con sólo unas cuantas rasinilladuras. Y se habló de su anterior accidente de aviación ocurrido en 1941, cuando era Presidente de las Líneas Aéreas del Este, del cual escapó con vida por un pelo.

Durante una conferencia de prensa celebrada ante el Secretario de Guerra Stimson, el Capitán Rickenbacker relató las vicisitudes que él y sus compañeros sobrellevaron en su aventura en el Océano Pacífico. Su narración fué como sigue:

En primer lugar, permítaseme expresar mi agradecimiento por el interés personal mostrado en nuestro caso y por las múltiples atenciones prodigadas a mi esposa y al resto de mi familia, por la confianza que se les ha infundido acerca del desenlace final. Estoy muy agradecido a la prensa por las muchas benévolas expresiones, que tengo entendido han hecho circular. Aún no he tenido tiempo de ver o leer ninguna de ellas.

Todos nosotros tenemos mucho gusto de expresar que estamos profundamente agradecidos a nuestras Fuerzas Aéreas, a la Infantería de Marina y a los muchachos de nuestra Marina, a quienes debemos el estar aquí hoy día.

Perdimos un hombre joven, el Sargento Alexander T. Kaczmarczyk. Tuve la fortuna de poder traer de vuelta al Coronel Hans Adamson, en una cama de hospital. Trajimos también de vuelta al Sargento James W. Reynolds, radiotelegrafista, a quien dejamos en un hospital de San Francisco, en vías de franco restablecimiento de su quebrantada salud.

El Coronel Adamson está todavía bastante enfermo a causa de las muchas cosas que le han pasado. Ahora se encuentra en el Hospital Walter Reed, confiado a buenas manos. Estoy seguro de que, al encontrarse de vuelta en Washington entre su familia y sus amigos, dentro de seis semanas o dos meses habrá recobrado su salud y volverá a sentirse perfectamente bien otra vez.

Hay multitud de datos que no puedo dar porque tienen excepcional importancia militar, pero trataré de exponer cuanto me sea posible de los pormenores de la aventura. El modo más sencillo es relatar lo que sucedió, correlativamente desde el comienzo.

LLEGAMOS a Hawái en un avión "clipper". Volvimos a salir aquella misma noche. Era una noche espléndida. Me fuí a dormir en una camilla ubicada en el extremo de la cola del B-17.

Me desperté a eso de las seis y media de la mañana y volví al puesto de comando. Todo estaba sosegado. El avión seguía su travesía, con los motores sonando estupendamente, y esperábamos aterrizar en cierta isla a las nueve y media. A las diez y media, no la habíamos divisado aún. Entretanto, yo estaba un poco preocupado y al navegante le ocurría lo mismo y también al piloto.

Les pregunté si habían pedido la orientación por radio, y entonces fué cuando descubrimos que teníamos dificultades con nuestra instalación radiotelegráfica.

Presentí, y así lo manifesté en aquel momento, que habíamos rebasado nuestro punto de destino, pues creía que teníamos más viento de cola de lo que los muchachos pensaban. Imagínense: allí no hay estaciones meteorológicas como las de nuestro país; toda la predicción del tiempo se basa en informaciones lejanas y no siempre es tan exacta como debiera ser. Tengo la convicción firme de que esas condiciones quedarán eliminadas en un futuro muy próximo.

Continuamos volando y por último decidimos ensayar el método primitivo de localizar algo, tratando de divisar un buque o una isla; en tales circunstancias se llega a contraer lo que suele llamarse "visión insular", o sea una tendencia a ver tierra por todas las partes, la que luego resulta ser sólo sombra de nubes.

Tropezamos con ese problema, el tiempo pasaba y nuestra provisión de gasolina se iba agotando. No sabíamos donde nos hallábamos, y comprendíamos que nadie se imaginaba nuestra situación. No podíamos hacer nada por remediarla salvo continuar el vuelo con la esperanza de encontrar inopinadamente algo. Finalmente, llegó el momento en que, a fin de ahorrar gasolina, paramos los dos motores exteriores y seguimos volando a poca velocidad con los dos interiores; al mismo tiempo transmitimos nuestro último mensaje diciendo que nos quedaba gasolina para sólo una hora de vuelo, aproximadamente.

Después, empezamos a lanzar insistentemente la señal S.O.S. Nuestro radiotelegrafista lo hizo así durante una hora interminable. Mientras tanto, arrojamos al agua todo lo que en materia de valijas de correos, herramientas, equipajes y accesorios, estaba suelto por el aeroplano. Si acaso, creen ustedes que las cosas materiales valen algo, pasen por tal vicisitud y descubrirán cuan inútiles son a pesar de la estimación que sientan por ellas.

Pusimos nuestras raciones y la provisión de agua en el compartimiento de la radio; colocamos las colchonetas contra la pared para amortiguar el choque, y gracias a la pericia de nuestro piloto, el Capitán William T. Cherry, con la ayuda de muy buena suerte, nos metimos en la depresión formada entre dos olas y amaramos sobre la enorme pendiente de una de ellas. Hubiéramos podido tener la mala fortuna de dar contra la cresta de la ola, y en ese caso nos hubiéramos ido a pique sin remedio.

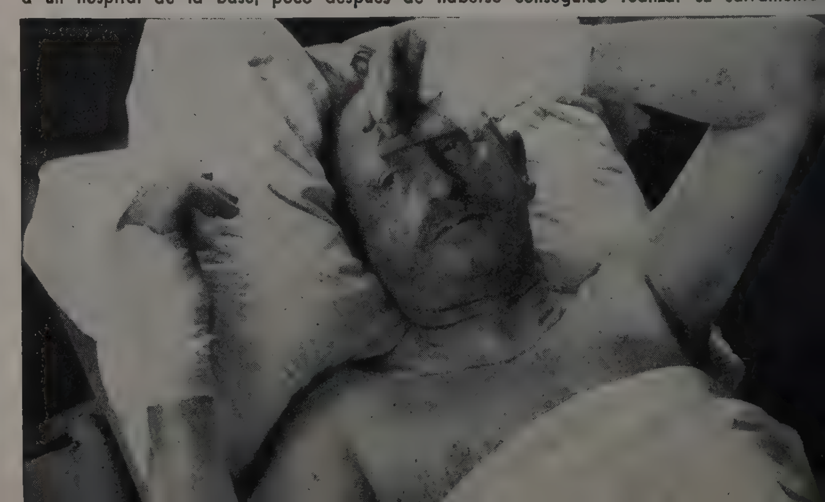
El Coronel Hans C. Adamson sufrió una relajación en la espalda; el radiotelegrafista recibió un fuerte topetazo en la nariz. Como éramos cinco personas las que nos hallábamos en el compartimiento de la radio, no pudimos ser lanzadas largo trecho por la violencia del choque con el agua. Fué un choque bastante brusco y, desde luego, nada cómodo; una parte de nuestra estación radio, que estaba montada en la pared posterior, salió despedida por lo alto rompiendo la puerta del compartimiento, y eso complicó la situación, añadiéndose a la relajación de la espalda del Coronel Adamson y al hecho de que se enredaran las cuerdas en el bote salvavidas cuando tratamos por nuestro lado de desatracar y separarnos del aeroplano.

TODOS estábamos impacientes por abandonar el aeroplano antes de que se fuera a pique, y a causa de ello, no prestamos la debida atención a salvar nuestras raciones. Cuando abandonamos el avión, no teníamos agua ni tampoco víveres. Solo salvamos cuatro naranjas, que por cierto estaban bas-

El Capitan - Eddie Rickenbacker es conducido a un automóvil, ayudado por el Coronel Robert L. Griffin, Jr. (izquierda) y un tripulante del avión que lo salvó



El Coronel Hans C. Adamson, en una camilla y con las manos vendadas, es conducido a un hospital de la base, poco después de haberse conseguido realizar su salvamento



OTRA SENSACIONAL JORNADA

SPUÉS DE PERDIDOS, DURANTE CASI UN MES, EN LAS AGUAS DEL PACÍFICO.

tante resecas, y con ellas nos alimentamos durante ocho días. Las partí cuidadosamente en ocho pedazos, y cuando hay siete pares de ojos vigilando con la ansiedad que da el hambre mientras se hace la partición, hay que demostrar habilidad aunque no se disponga de los medios necesarios, pero esta vez las porciones salieron muy iguales. Desgraciadamente, el bote pequeño, que era para dos personas, volvó; y el muchacho que perdimos salió despedido por la borda. Tragó alguna agua salada y estuvo sumamente mareado durante varias horas, lo cual no ayudaba absolutamente nada a calmar su sed; sino que, por el contrario, la aumentaba considerablemente.

Varios de nosotros empezábamos también a no sentirnos nada bien, porque el mar estaba muy alborotado. Aquel muchacho se obstinó en beber agua salada durante la noche, sin que nosotros lo supiéramos, y debido al envenenamiento que produce el agua salada, complicado con la inanición, lo perdimos la noche del día trece.

YO HABIA sacado del aeroplano un trozo de cordel y con esto amarramos los botes para que se mantuvieran próximos, a unos seis metros de distancia uno de otro. Instalamos al Capitán Cherry, al segundo piloto, Segundo Teniente James C. Whittaker y al radiotelegrafista, en el bote delantero, el Coronel Adamson, el mecánico Soldado John F. Bartek, y yo mismo, ocupamos el del centro; y el navegante y el jefe de tripulación Sargento Kaczmarczyk, el último.

Después de emprender la navegación, nos dimos a pensar, como es natural, en nuestros víveres y agua, pero no nos atrevimos a regresar al avión por temor de que se hundiera y nos arrastrara consigo. Luego pasamos por cinco días de completa calma, que dejó el mar como un espejo. Hacía un calor horroroso.

Yo había tomado tres o cuatro pañuelos, los cuales nos los pusimos amarrados alrededor de la cabeza, por la cara y la nariz a la manera de los bandoleros, y así encontramos algún alivio; pero era muy duro de soportar la inclemencia del tiempo, en las manos, en la cara, y especialmente en los pies.

No disfrutamos de lluvia hasta la octava noche. El pequeño muchacho que iba en mi bote tenía un ejemplar de la Biblia en el bolsillo de su zamarra de pieles, y al segundo día de la partida organizamos reuniones para practicar ejercicios espirituales, por la tarde y por la mañana; hacíamos turno para leer en voz alta pasajes de la Biblia, y franca y humildemente rogábamos por nuestra salvación. Cuando se terminaron las naranjas, empezamos a experimentar muchas y terribles punzadas de hambre, y entonces implorábamos víveres.

Disponíamos de un par de sedales para pescar peces pequeños, con anzuelos de un tamaño aproximado al de la extremidad de mi dedo meñique, pero no teníamos nada que pudiera servir de carnada o cebo; y si no fuera por el hecho de que cuento con siete testigos, nunca me atrevería a narrar este episodio, porque en verdad parece fantástico.

No había transcurrido una hora después de nuestras preces de la mañana, cuando se apareció una gaviota que se posó sobre mi cabeza; pueden ustedes imaginarse mi excitación nerviosa en el momento de voltear el brazo para atraparla, lo cual conseguí. Le retorcimos el pescuezo, la desplumamos, la trinchamos hasta los huesos, nos la repartimos, y aprovechamos los desperdicios interiores como carnada.

El Capitán Cherry pescó una caballa pequeña, de unos quince o veinte centímetros de longitud, y yo un pequeño pez moteado como el que llamamos "sea bass" y del mismo tamaño aproximadamente; así tuvimos alimento para un par de días.

Los repartimos equitativamente y no se desperdició nada; la cabeza, el cuerpo y las espinas, todo nos pareció de lo más exquisito. Cada uno recibió una porción igual.

AL DIA siguiente, otra gaviota se posó en mi hombro, y también la atrapé, pero no tuve valor para retorcerle el pescuezo y la dejé escapar. Aquella noche tuvimos nuestra primera turbonada acompañada de lluvias. Por regla general, tratamos de esquivar un negro chubasco, pero, en aquellas circunstancias, hicimos todo lo posible por meternos en su zona de acción.

No teníamos ninguna experiencia del modo de recoger agua, pero utilizamos nuestras camisas, nuestros calcetines y nuestros pañuelos. Dejábamos que se empaparan y después los exprimíamos, escurriendo el agua en el balde de achicar, que era una pequeña cubeta de caucho.

Durante los primeros días, nos racionamos a base de dos sorbos por individuo. Más adelante, pudimos recoger más agua y reponer la cantidad consumida.

En plena turbonada, el bote del Capitán Cherry dió vuelta de campana y perdimos todos nuestros cohetes luminosos, los paquetes de curación individual, y otras cosas, ninguna de las cuales pudimos recuperar. El bote pequeño se zafó de su amarre, salieron remando para darle alcance, lo trajeron y lo amarraron de nuevo; todo ello durante la tormenta.

Pero en la noche del día once, el muchacho que después murió se fué quedando muy débil, y a pesar de que la temperatura era de 20 a 21 grados centígrados y de que el agua estaba templada, las olas rompían sobre nosotros continuamente mediante la acción combinada del viento y resultaban como una ducha de agua helada. Así es que decidí trasladarlo desde el bote pequeño a nuestro bote, para tenerlo entre mis brazos como una madre haría con su propio hijo, tratando de transmitirle el calor de mi cuerpo; lo hice durante dos noches, particularmente desde la media noche hasta el amanecer. La niebla era implacable.

LA NOCHE en que murió, o mejor dicho aquella tarde, manifestó deseos de volver al bote pequeño, y lo trasladamos. A eso de las tres de la madrugada, oí su último estertor. Apesar de que yo he tenido ocasión de salvar hombres sacándolos de automóviles de carrera o de aeroplanos incendiados, nunca antes me había encontrado en un trance como este, y temía adoptar ninguna decisión antes de que llegara el día.

A las seis de la mañana aproximamos los botes, le hice un reconocimiento detenido y declaré su fallecimiento. Rogué a dos de los muchachos que comprobaran por sí mismos la certeza de mi conclusión y dieran su testimonio una vez verificada. Así lo hicieron y después lo desnudamos, lo levantamos con suavidad por encima de la borda, y desapareció. Fué algo dificilísimo de hacer, una de las misiones más penosas que jamás haya tenido que realizar.

Con esto, nuestro número quedó reducido a siete personas. Uno de los muchachos, el pequeño mecánico Bartek que iba solo en su bote, porque los muchachos habían cambiado de puesto entre sí, se separó del resto de nosotros durante aquella noche sin que los demás lo supiéramos; y a la mañana siguiente se hallaba a una distancia de kilómetro y medio aproximadamente. Ignoro cual pudo ser el motivo, como no fuera un pasajero desequilibrio mental. A la sazón, había reflexionado y decidió volver a reunirse con el resto de sus compañeros. Lo amarramos otra vez al grupo, y entonces comenzó a trastornarse nuestro sano juicio. Manifiesto

El Secretario de Guerra Henry L. Stimson (derecha), felicitando al Capitán Rickenbacker, después de la conferencia de prensa en el curso de la cual relató sus aventuras



Cuatro miembros de la tripulación que llevó a Rickenbacker, en la torreta de ametralladoras del aeroplano de la Marina que los condujo de vuelta a Honolulu



a ustedes que yo conozco cosas relativas a la vida de esos hombres, que probablemente no conoce ningún otro ser viviente. Fueron confesados todos los pecados, ya fueran por acción o por omisión. A mi me salvó la circunstancia de que no tuve oportunidad de comenzar el análisis de mi propia vida, pues de no haber sido así, probablemente estaría todavía hablando de ella.

En la noche del diecisiteavo día, es decir, al anochecer, vimos la primera señal de vida que se nos presentaba: un aeroplano monomotor de flotadores a unos ocho kilómetros de distancia. Habíamos tratado de mantenernos en continua alerta, y que alguno de nosotros permaneciera vigilando todo el tiempo, con los ojos abiertos y los oídos aguzados día y noche, lo cual se iba haciendo cada vez más difícil a medida que pasaba el tiempo. Pero pasó de largo, probablemente a esa misma distancia de ocho kilómetros del lugar donde nos hallábamos.

AGITAMOS frenéticamente nuestros brazos, gritamos, pero de nada sirvió. Pasó de largo y no volvió. Fué algo de lo más descorazonador. Al día siguiente vinieron dos de ellos y tampoco acertaron a descubrirnos. Un día después, eran cuatro los que vinieron, y también se pasaron de largo, dos por cada lado de nosotros, a unos seis, ocho o diez kilómetros de distancia; aunque nosotros estábamos agrupados en nuestras balsas, amarradas entre sí, y estas eran de color amarillo, debe ser una de las cosas más difíciles del mundo divisar un objeto tan pequeño cuando hay marejada de olas rompientes.

Como ya dije anteriormente, no sabíamos dónde nos encontrábamos; sabíamos que tampoco lo sabía nadie aparte de nosotros. La mayoría de los muchachos sentían miedo al pensar que pudiéramos morir sin que nadie supiera jamás si estábamos muertos o vivos, como ocurre todavía en el caso de Amelia Earhart, porque ese océano es espantosamente extenso.

Yo creía que habíamos ido a caer al oeste de nuestro punto de destino. Lo único que poseíamos para conservar alguna referencia, era un reloj; sólo un reloj, porque todos los demás se habían parado a causa de la acción del agua salada. Comprobábamos la salida y la puesta del sol. Procurábamos que nuestras embarcaciones siguieran su marcha, improvisamos una vela valiéndonos de una camisa, y ayudándonos con los remos, avanzábamos en dirección suroeste, pero no sabíamos cuánta distancia recorríamos. Tuve miedo de que nos dirigiéramos hacia un grupo de islas ocupadas por los japoneses y sentimos el doble temor de ser capturados y quedar prisioneros. Sabíamos que no duraríamos mucho tiempo en tales circunstancias.

La noche del vigésimo día, de común acuerdo, nos dispersamos. Cada cual se marchó por su lado. El Capitán Cherry, solo en el bote pequeño, y el segundo piloto, el navegante y el radiotelegrafista en el otro bote. En mi opinión, estos tres hombres no hubieran podido soportar otras cuarenta y ocho horas más.

El Capitán Cherry fué descubierto por el auxiliar del mecánico de un aeroplano solitario, el avión de la Marina; y los otros tres muchachos flotaron a la deriva hasta llegar a una isla despoblada y allí estuvieron día y medio, siendo encontrados al cabo de un tiempo por los indígenas de otra isla próxima.

Nuestro bote fué divisado por la tarde. Vimos pasar por nuestro lado a los dos muchachos, y luego volver en la dirección de donde venía el sol y topar precisamente con nosotros. Uno de ellos descendió, describiendo un círculo a poca altura, y nos hizo señales con la mano. Pude ver su cara sonriente. Contesté frenéticamente con otras señales para darle a conocer que no estábamos muertos, y después desaparecieron en el horizonte. Posteriormente me enteré de que su gasolina estaba a punto de agotarse; volvieron a aparecer una hora más tarde.

Entre tanto, se levantó otra turbonada y nos perdieron de vista. Como unos treinta minutos después, consiguieron volver de nuevo y dieron con nosotros directamente. Uno de ellos se quedó describiendo círculos y más círculos, mientras el otro se marchó.

El sol continuaba poniéndose, y temimos que si no amaraba pronto, no le sería posible hacerlo y volverían a perdernos otra vez. A la sazón, el sol ya se había puesto, y había obscurecido casi del todo. No podía comprender cómo sería posible que amarara sin que el avión se destrozara. Lanzó una bengala con su pistola Very, y un minuto después lanzó otra.

Luego vimos en el horizonte los destellos emitidos por una embarcación que resultó ser un motobote torpedero del tipo PT. Entonces descendió un hidroavión y amaró con una destreza increíble. Se aproximó a nosotros navegando por la superficie.

El Alférez demostró poseer una robustez hercúlea al levantar en vilo al Coronel Adamson hasta la altura de tres metros para embarcarlo en el avión, que no cesaba de bambolearse, y después introducirlo en la cabina; el pequeño mecánico y yo, nos acomodamos en el ala. Nos amarraron al cuerpo del avión, con los pies colgando fuera del borde de salida. Y comenzamos a navegar por la superficie del agua hacia la base, que estaba a unos sesenta y cinco kilómetros.

No recuerdo cuanto tiempo llevábamos avanzando así, acaso unos quince o veinte minutos, cuando el motobote torpedero del tipo PT, que había estado navegando desesperadamente desde unos ochenta kilómetros de distancia, se apareció. Decidieron trasladarnos a nosotros dos al motobote PT, y luego el avión siguió a otro motobote torpedero PT, que había llegado entretanto, hasta la llegada final a la base, porque era difícil trasladar al Coronel Adamson, el cual se encontraba bastante enfermo.

LLEGADO a la base nos enteraron de que había sido recogido el Capitán Cherry, y también tuvimos noticia de que los otros tres muchachos habían desembarcado en aquella isla despoblada, que la Marina enviaba un médico a la isla, y que todos serían traídos al día siguiente.

Afortunadamente para nosotros, la pequeña unidad de sanidad naval acababa de terminar un hospital con ocho o diez camillas, bajo las bonitas palmeras. La luz de la luna y las palmeras componían un paisaje que en verdad me recordaba las narraciones que se leen acerca de las islas de los mares del sur. Aquello era algo así como un Shangri-La, si tal cosa existe.

Nos prestaron asistencia día y noche. Cuando embarqué en el motobote torpedero PT, tomé cuatro jarros grandes de agua y un gran tazón de caldo de carne de vaca, antes de que el doctor me pusiera bajo su cuidado. Cuando llegamos a la base, nos pusieron a un régimen de tomar sólo unos cincuenta gramos de alimento cada hora.

Traté de convencerles que yo podía tomar más cantidad sin que me hiciera ningún daño, pero las órdenes son órdenes y no teníamos más remedio que obedecerlas, lo cual era probablemente lo acertado, porque a las cuarenta y ocho horas enviaron varios botes voladores tipo PBY.

A todos nos alzaron y condujeron al centro médico, el hospital de la Marina en las islas Samoa, excepto al mecánico y al radiotelegrafista, a quienes no se podía trasladar pues se encontraban muy debilitados.

El Coronel Adamson cayó gravemente enfermo. Afortunadamente para mí, me recuperé pronto, y a las dos semanas justas, gracias a la cooperación de nuestro excelente Secretario y del General Arnold, un nuevo avión con su tripulación, enviado desde los Estados Unidos, llegó el día domingo, y yo partí a terminar el cumplimiento de mi misión.

El lunes continué mi viaje. Llegando a Nueva Guinea, encontré que los muchachos están cumpliendo una labor casi increíble, porque todo lo que han hecho y hacen en cuestión de transportes, es por el aire: los movimientos de tropas, los de cañones, de municiones, suministros, evacuación de heridos, y todo ello, en las condiciones más adversas.

Me alojé con el General MacArthur, y junto a él encontré a uno de los mayores entusiastas de la aviación que haya conocido hasta entonces, el Tte. General George Kenney, que se hallaba encargado del mando de la aviación y es uno de los aviadores más decididos que tengamos en cualquier parte del mundo. Los muchachos trabajan noche y día; tienen que operar en unas circunstancias muy difíciles.

El día en que yo me marchaba, derribaron diecinueve aeroplanos enemigos en un combate, y tres más en otro, perdiendo únicamente uno. Aquello era una mezcla de aviones pesados y medianos de bombardeo y de aviones de caza del tipo "Cero".

Mientras el nivel de nuestra calidad y experiencia se va elevando, está declinando muy rápidamente el de los aviadores japoneses.

Han dejado allí muy pocos pilotos de primera categoría, que son difíciles de derribar y tenaces combatientes. En todo momento y a cada ocasión entran en combate; pero es evidente, y nuestros muchachos lo confirman así, que la mayoría de los pilotos japoneses están tiernos y sin experiencia.

Nuestro avión tipo P38 se está comportando extraordinariamente bien en el combate, y particularmente en los bombardeos de las unidades que los japoneses tienen en Buna y en Gona.

A MI regreso, fuí a Guadalcanal. No me dejaron que fuera en mi aeroplano; tuve que ir acompañando a una tripulación combatiente, en un avión tipo B-17; y allá encontramos un verdadero rincón del infierno, lleno de fango y de pestilencia.

Es de desear que nuestros compatriotas se hallen mejor enterados de lo que esos muchachos están haciendo por nosotros y por las generaciones futuras.

Los aviadores desempeñan las mismas misiones, y tanto los muchachos de la Marina como los del Ejército, están hundiendo con explosivos los buques del enemigo, derribando aviones tipo "Cero" a razón de cuatro por cada avión de caza de los nuestros, y nuestros aviones B-17 derriban entre nueve y diez aeroplanos enemigos por cada uno de ellos que es derribado.

Las dificultades con las cuales y bajo las cuales están operando nuestros muchachos en el aire, son graves desde el punto de vista sanitario; ciertas cosas que es imposible evitar. Hay que hacerlo así porque son tiempos de guerra. Pero debido al gran estímulo que sienten por lograr el triunfo, y a los éxitos que ya han disfrutado, son felices y están deseosos de continuar la empresa.

Lo que necesitamos sobre todo es más y más producción; después de haber visto a aquellos muchachos, en el aire y en tierra, trabajando como están, las veinte y cuatro horas del día, en las más increíbles condiciones de existencia, he llegado a la conclusión de que si se trajeran esas tropas de regreso a América, si pudiera hacerse de la noche a la mañana, y transferirlos y ponerlos a trabajar en las fábricas, y transferir a los actuales obreros de la industria de guerra a ocupar sus puestos, se conseguiría duplicar la producción en treinta días.

Espero que de este viaje, por muchas que hayan sido las penalidades que tuvimos que soportar, se derive una provechosa lección para nuestros compatriotas, y los estimule para alcanzar un mayor máximo en la producción, porque sin sus esfuerzos y sin el material que están construyendo, nuestros muchachos no podrían cumplir la misión que tienen tantos deseos de realizar en todo el mundo.



La campaña en el desierto demanda movimientos rápidos y ataques súbitos y fulminantes. La victoria es del bando que posea más material mecanizado

CAMPAÑA EN EL DESIERTO

LAS victorias del Octavo Ejército Inglés en el Desierto Occidental alejaron la amenaza que existía contra el Canal de Suez y quebrantaron una de las alas del movimiento envolvente que Alemania había ido estrechando sobre las regiones petroleras del Oriente Central, desde hace tiempo codiciadas.

En dos meses, los ingleses derrotaron a Rommel en una batalla campal y le obligaron a replegarse más de 1,000 kilómetros hasta dentro de Tripolitania. De este modo, quedó aniquilida la vanguardia de las fuerzas que Hitler pretendía hacer avanzar por el sur, hacia Suez y las tierras bíblicas, así como las tropas rusas contuvieron a la columna del norte en el Cáucaso. Por el oeste, las fuerzas aliadas completaban el cerco del Afrika Korps alemán. Un plenilunio, fuerzas blindadas y especialmente entrenadas bajo el nombre de "The Thunderbolt," (El Rayo), y muchos cargamentos de tanques, aeroplanos y otros pertrechos procedentes de los Estados Unidos, hicieron posible dicha victoria.

Los ingleses atacaron el 23 de octubre a fin de aprovechar la luna llena, que iluminaría el desierto para el combate nocturno, y no dar reposo al enemigo. En la primera fase de la lucha, las fuerzas aéreas, la artillería y la infantería operaron aunadamente para romper la línea de Rommel.

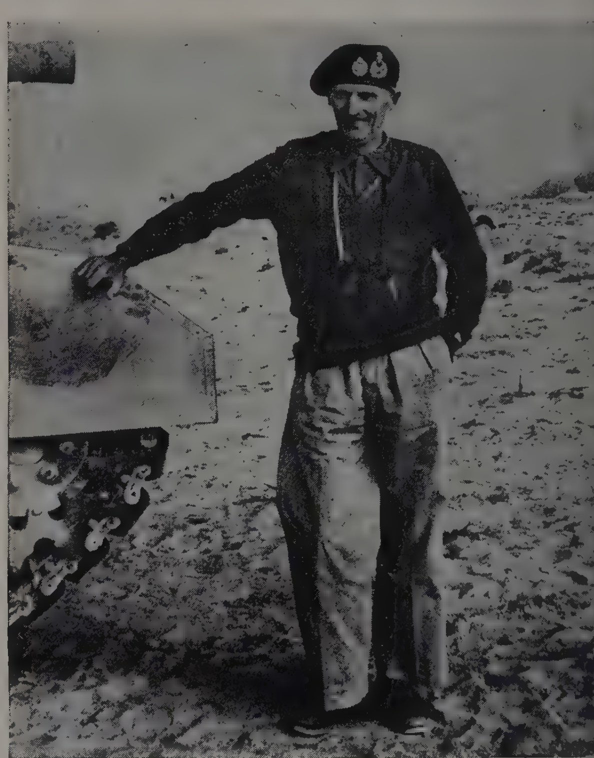
Las fuerzas aéreas inglesas, ayudadas por escuadrillas de aviación del ejército norteamericano, conquistaron prontamente la supremacía en el aire.



Esta fotografía, encontrada en poder de un nazista capturado, muestra el puerto de Trípoli lleno de buques del Eje inutilizados por los bombardeos aliad



Resultado de un ataque aéreo aliado contra un convoy de municiones del Eje, cerca de Baba. Los camiones han quedado como cribas, agujereados a consecuencia de la explosión de sus propias municiones



El Tte. Gral. Bernard L. Montgomery, Comte. del 8° Cuerpo d Ejército Inglés que realizó el arrollador avance contra el Afrika Kor

Enjambres de prisioneros del Eje, conducidos por unos cuantos soldados aliados, dirigiéndose en carros blindados a los campos de prisioneros de Egipto. El ava

Continuación)

as líneas de suministro alemanas quedaron inte-umpidas. Las tropas terrestres fueron hostilizadas ntinuamente. Mientras tanto, la artillería esta-eció una de las más densas cortinas de fuego de guerra. En un frente de diez kilómetros, los ca-nes de artillería de campaña, situados a 20 metros distancia entre sí, arrasaron las trincheras y los zos de tirador que las tropas de Rommel habían ierto en la roca virgen. La infantería, protegida r este cañoneo, avanzó cautelosamente y desem-razó de minas una zona del inmenso campo mi-do por los alemanes. Una vez abierto el paso, la erza blindada avanzó con todo su estruendo.

Esta fuerza, el Décimo Cuerpo de Ejército, se mponía de dos divisiones blindadas inglesas y de a división neozelandesa; en total, 40,000 hombres uipados con lo mejor de las armas modernas. En combate de tanque contra tanque y cañón contra ñón, destrozó al ejército de Rommel y lo dispersó.

Al acercarse el invierno, los ingleses avanzaron nstantemente en el interior de Libia. Durante he-das noches y días calurosos continuaron ejercien-presión sobre las tropas de Rommel, que se reti-ban. Establecieron nuevas bases avanzadas y bilitaron aeródromos para la aviación de caza.

Las Naciones del Hemisferio Occidental contri-yeron mucho al éxito de esta operación inglesa. ciertas partes de las Repúblicas Americanas, y a pensas de sus abastecimientos y la consiguiente casez, se desvió el tráfico marítimo hacia la ruta suministro que conduce a Suez.

En la fuerza blindada "The Thunderbolt" había uchos tanques "General Sherman" que habían do entregados a las divisiones norteamericanas, y e después el Presidente Roosevelt hizo recoger y viar a toda prisa a las tropas inglesas de Egipto, ando el Presidente y el Primer Ministro Churchill cidieron que la necesidad era más apremiante lí. También disponía dicha fuerza de muchos ca-ones nuevos de 105 mm. de calibre, locomóviles, abados de salir de las fábricas de los E. U. A.

El Primer Ministro Churchill, en un informe ren-do al Parlamento, dijo con cuanta esplendidez ha-an sido facilitadas dichas armas. Manifestó que buque cargado de tanques "General Sherman" de cañones de 105 mm. fué hundido, agregando: nmediatamente, sin que nadie se lo pidiera, los stados Unidos lo substituyeron por otro buque rgado de igual número de ambas armas. Todos os tanques y cañones de tiro rápido desempeñaron muy importante papel en la batalla de Egipto."



Aeroplanos nazistas abandonados dispersos en un aeródromo cercano a Sollum, después de un bombardeo reali-zado por cuatrimotores "Liberator". Los alemanes abandonaron también enormes depósitos de material indemne.



Este soldado alemán corrió en busca de protección durante un ataque aéreo, pero fué alcanzado por la metralla justamente al llegar a la entrada del refugio. Las bajas sufridas por los alemanes son extraordinariamente numerosas.

pentino que millares de soldados alemanes e italianos vagaron desorientados por las inmensidades del desierto, durante varios días hasta ser hechos prisioneros

AVIADORES DE LA MARINA

UNA escuadrilla norteamericana de aviones lanza torpedos surge de una nube justamente por la popa de un buque portaaviones japonés. Se lanza en vuelo picado por entre granadas que estallan, esquiva una patrulla de aviones "Cero" japoneses, y lanza sus torpedos, los que alcanzan al portaaviones por uno de sus costados. El buque enemigo se va a pique pocas horas después.

Esta acción, que tuvo lugar en la región sudoeste del Pacífico, fué sólo una de las victorias logradas por los aviadores de la Marina que están atacando duramente en todos los océanos.

En un mes derribaron 396 aeroplanos japoneses. Desde que empezó la guerra han destruído cinco aviones enemigos por cada avión norteamericano perdido. En un año han hundido o averiado 159 buques enemigos, entre ellos, 10 cruceros, 6 buques portaaviones, 1[illegible] destructores y nueve embarcaciones más pequeñas.

La Marina está organizando, detrás de los frentes, una fuerza aérea cada vez mayor. Los astilleros y las fábricas de aviones están construyendo material bélico con mayor rapidez de lo que se esperaba de acuerdo con el programa de construcción de 500.000 toneladas de buques portaaviones y millares de aeroplanos. Además, muchos buques mercantes se están transformando en portaaviones. Se adiestran 33.000 pilotos al año.

Los pilotos reciben sus primeras lecciones de vuelo en los centros terrestres de la Marina. El principal de ellos se halla en Corpus Christi, Texas, en el Golfo de México. La Marina ha construído allí numerosos cuarteles, hangares, campos de aviación, salas de clase y otras instalaciones.

Durante sus primeras semanas en Corpus Christi los cadetes reciben instrucción sobre la técnica de vuelo en la escuela. Ensayan sus vuelos en biplanos de entrenamiento. Después manejan aeroplanos más pesados y aprenden a hacer vuelos nocturnos por medio de los instrumentos. De las aptitudes especiales que

El Cadete de Aviación Naval de primera clase, J. R. Anderson, subiendo a bordo de su hidroavión de entrenamiento para realizar un vuelo de práctica. Abajo: Vista general de la base aérea de Corpus Christi, el mayor de los numerosos centros de entrenamiento donde reciben instrucción los aviadores de la Marina de E.U.A.





En la base de Corpus Christi hay matriculados más de un centenar de estudiantes de las otras Repúblicas Americanas. En esta fotografía se puede ver a unos cuantos de ellos dirigiéndose en autobús al aeródromo de entrenamiento para realizar todos los ejercicios de instrucción requeridos.

cadetes de aviación desarrollan ejercicios prácticos de combate y maniobra, con la ayuda de modelos de buques de guerra y de aeroplanos, en escala reducida

cadetes atracando a la playa uno de los afamados botes voladores "Catalina" de la Marina, después de un vuelo de entrenamiento temprano por la mañana

En una clase de artillería, se explica minuciosamente a los cadetes de aviación, los detalles de la construcción y del funcionamiento de una ametralladora

demuestren los cadetes durante este período inicial, depende la clase de estudios que después hayan de seguir. En el entrenamiento práctico, los cadetes se especializan en uno de los tres tipos de aeronaves; aviones de bombardeo en picada, aviones lanzatorpedos y aviones de caza, todos con base en portaaviones; aeroplanos de exploración y de caza, con base en cruceros y acorazados; y los bombarderos de patrulla que cubren largas distancias.

Los cadetes que se entrenan para el primer grupo aprenden a aterrizar y a despegar en campos de forma y tamaño semejantes a la cubierta de un portaaviones. Los otros cadetes pilotean aeroplanos lanzados por medio de catapulta, exactamente lo mismo que se hace en los cruceros y acorazados en alta mar. La sección de aeroplanos de patrulla sale a hacer simulacros de bombardeo.

En Corpus Christi hay matriculados más de cien cadetes de las demás Repúblicas Americanas. El primer grupo de estos alumnos se graduó el 15 de diciembre de 1942. En muchos aeródromos del Ejército de los Estados Unidos, se están adiestrando también numerosos estudiantes de las otras Américas. Algunos se especializan en los servicios de comunicaciones y reparaciones; otros se hacen pilotos. Terminados sus cursos, la mayoría de los estudiantes extranjeros regresan a sus países para prestar servicios como instructores, o a formar parte activa de las fuerzas armadas de su patria.

El adiestramiento de un piloto de la Marina se lleva un año aproximadamente, contando las 13 o 15 semanas que pasan en un centro como el de Corpus Christi. En virtud de un nuevo plan, este período se reducirá a 10 semanas.

Antes de ingresar en Corpus Christi, los cadetes de aviación asisten a escuelas preparatorias donde estudian mecánica, matemáticas, física, y los fundamentos de la aerodinámica. Se les enseña a interpretar los mapas meteorológicos y las formaciones de nubes, y gradualmente llegan a poder pronosticar las condiciones atmosféricas. Cuando los cadetes salen de Corpus Christi y después de recibir su adiestramiento práctico, se les considera en condiciones de entrar en acción. Éste es el adiestramiento que está dando tan buenos resultados en las Fuerzas Aéreas Navales de los E.U.A., tanto en el Pacífico como en todo el mundo.



El piloto naval ha de estar en posesión de una gran robustez física, al mismo tiempo que de una inteligencia bien instruída; por esa razón, los ejercicios gimnásticos en los cordajes de aparejos forman parte del curso de entrenamiento

La ilustración de la segunda cubierta es la reproducción de uno de los carteles que resultaron premiados en el Concurso de Carteles del Hemisferio Unido, organizado por el Museo de Arte Moderno de Nueva York. Su autor es José Renau, de la ciudad de México. Otras ilustraciones de estas cubiertas han sido facilitadas por: Primera cubierta, Look; primera cubierta interior, Press Ass'n; segunda cubierta interior, Press Ass'n. Las fotografías de las páginas interiores por: 1, Press Ass'n; 2, Acme, International; 3, Press Ass'n; 4, International; 5, International; 6, Acme, Press Ass'n; 7, Harris & Ewing; 8, International, Acme; 9, Acme Official U. S. Marine Corps, Acme, International; 10 y 11, Dibujo de Tony Varady; 12, European; 13, Press Ass'n, H. Armstrong Roberts; 14, Acme, Ewing Galloway; 15, James Sawders de Cushing, Silveira Zorzi; 16, Press Ass'n; 17, Rudy Arnold; 18, Fotografía Oficial OWI por Hollem, Keighley (Click); 19, Keighley (Click), N. Y. Herald Tribune, Keighley (Click); 20 y 21, Philadelphia Inquirer; 22, Acme, Press Ass'n; 23, Press Ass'n, Acme; 24, Staff; 25, Press Ass'n; 26, 27 y 28, Sovfoto; 29, Acme; 30 y 31, International; 32. Acme Official U. S. Navy, Press Ass'n; 33, Acme, Harris & Ewing; 35, Press Ass'n; 36, International, Press Ass'n; 37, International, Acme; 38, 39 y 40, Oficina de Relaciones Públicas del Departamento de Marina de E.U.A.




UNAMONOS
CONTRA
LA AGRESIÓN